

# RÍO TURBIO, EL CARBÓN Y LA MARINA

DANIEL MOLINA CARRANZA

*El teniente de navío (R) Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y Pesca y Perito Naval. Actualmente se desempeña como Perito Naval en el Tribunal Administrativo de la Navegación y en la Cámara Federal de Comodoro Rivadavia.*

La provincia de Santa Cruz posee el manto carbonífero más importante del país. Prácticamente desde San Julián hacia el sur y hacia la cordillera hay afloramientos carboníferos. En la zona precordillerana, es decir en Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Neuquén, Río Negro y Chubut, existen formaciones carboníferas, pero ninguna de la importancia de las existentes en Santa Cruz.

La turba, que es la primera manifestación de carbón, se la encuentra principalmente en Tierra del Fuego con una reserva de noventa millones de toneladas sobre base seca. Únicamente en Río Turbio la reserva de carbón es de más de quinientos millones de toneladas, convirtiéndose en el recurso energético no renovable nacional con mayor reserva, para producción en el tiempo.



Dado que la de Río Turbio es la explotación carbonífera más importante y que en los años 70 se llegó a explotar un millón de toneladas brutas (aunque ahora lamentablemente los números son mucho más bajos por culpa de las políticas equivocadas en el aprovechamiento de

los recursos energéticos y el manejo de la explotación carbonífera), me referiré a su historia y al papel que le cupo a los marinos en su descubrimiento, creación de la infraestructura y posteriormente en su transporte hasta los centros de consumo.

## La geografía



Vista de Río Turbio en sus inicios.

La localidad del Turbio, asentada sobre terreno montañoso, presenta una vegetación boscosa y llanos a modo de pradera. El río Turbio se origina en la frontera argentino-chilena y en su cuenca se encuentra el yacimiento carbonífero. El río forma un valle denominado San José, que como la mayoría de los demás valles de los ríos patagónicos es de origen glacial y de considerable amplitud. El río Turbio nace en un bajo pantanoso a través del cual se desplaza a través de un valle rodeando las mesetas de Latorre.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 808

Mayo/agosto de 2004

Recibido: 17.6.2004

El río citado se caracteriza por su baja pendiente, lo que determina la formación de meandros. La ciudad de Río Turbio está ubicada en el sudoeste de la provincia de Santa Cruz, dentro del departamento de Güer-Aike comprendiendo una superficie de 137,59 km<sup>2</sup>. Sus límites son: al norte el departamento de Lago Argentino, al este la localidad de 28 de Noviembre, al sur y al oeste la vecina República de Chile.

Río Turbio está distante 260 km de Río Gallegos, 3.158 km de la Ciudad de Buenos Aires y 20 km de Puerto Natales, provincia de Última Esperanza, Chile.



Indios Tehuelches.

### Los orígenes

Debemos considerar que los primeros visitantes de la región lo hicieron por mar, inicialmente las tribus de alacalufes desde los archipiélagos del océano Pacífico, y posteriormente el navegante español Juan Ladrillero, quien en 1557 con su barco el *San Luis* llega hasta el actual Puerto Natales, y debido a la riqueza de la zona en abundante caza, organiza una expedición que arriba hasta el valle del Río Turbio.

Posteriormente los nómades Tehuelches establecían campamentos en su peregrinar entre la costa del Atlántico y la cordillera.

En 1830 el seno de Última Esperanza (salida al océano Pacífico desde la zona) era un lugar conocido para galeones españoles y piratas ingleses. Ese año arriba el capitán Parker King, al mando de la goleta *Adventure*, quien envía al piloto Kirke a recorrer la zona y éste hace una descripción de los valles y montañas.

Cuarenta años después el inglés Guillermo Greenword y el francés Francisco Poivre deciden lanzarse a colonizar territorios al norte de Punta Arenas. Después de recorrer el seno de Última Esperanza arriban a la vera de un río que les pareció el lugar apropiado para levantar una cabaña y lo bautizan como Río Turbio.

Esta sociedad de dos comerciaba los productos de la caza y de los trueques que realizaban con los indios Tehuelches que habitaban la región en Punta Arenas en Chile, y en Santa Cruz y Carmen de Patagones, Argentina.

Es decir que por medio de los relatos de estos aventureros llegan noticias de la belleza y riqueza de la zona a Chile y la Argentina.

En 1877 el gobierno chileno ordena una expedición a la zona y designan al teniente Juan Tomás Rogers a cargo de la exploración. El joven marino pertenecía a la dotación de la corbeta *Magallanes*, al mando del capitán Juan José Latorre.

Este buque debe regresar a Punta Arenas y dejar en tierra a la expedición debido al conocido Motín de los Artilleros <sup>(1)</sup>. Roger queda en tierra en compañía del naturalista Enrique Ibar, un guardiamarina y dos baqueanos con quienes recorre la zona, cruza el río Gallegos, llega al Turbio, donde se encuentra con los primeros pobladores (Greenword y Poivre).

Después de este encuentro decide continuar la marcha hasta llegar al lago Argentino, en búsqueda del margen del río Santa Cruz y finalmente regresa por el mismo camino. En 1879 el teniente Rogers es enviado a seguir la derrota del viaje anterior y nuevamente llega hasta el río Santa Cruz y regresa a Punta Arenas siguiendo el mismo camino.

### El capitán Moyano y la presencia argentina

En 1877, el año de la expedición chilena, Carlos María Moyano, siendo alférez de fragata de la Armada Argentina, y el perito Francisco P. Moreno remontaron el río Santa Cruz



Lago Argentino, principio de siglo XX.

(1)  
12 de noviembre de 1877, en la ciudad chilena de Punta Arenas se desencadenó un trágico motín que para la historia quedó como el Motín de los Artilleros.



Carlos Moyano.

hasta el lago Argentino, partiendo desde el establecimiento de la isla Pavón que había sido fundado en 1859 por don Luis Piedrabuena. En esa expedición el 28 de febrero de 1877 descubren el primer manto carbonífero y así lo informan a las autoridades centrales. En 1878, y acompañado de Ramón Lista (futuro gobernador de Santa Cruz), Moyano ubica el mismo yacimiento de carbón y efectúa una prueba, verificando que “arde en forma sostenida y con fuerte olor a gas”.

Desviando un poco el tema y refiriéndonos a la búsqueda del lago Argentino podemos decir que desde la misma isla Pavón y con auxilio y financiamiento de don Luis Piedrabuena había partido en 1867 la expedición a caballo de Gardiner que, remontando el río Santa Cruz, tras 33 días de cabalgata descubre lo que llamó la laguna del río Santa Cruz (2).

En 1873 Piedrabuena vuelve a apoyar una nueva expedición, ahora a cargo del marino Valentín Feilberg, que remonta el río Santa Cruz hasta el lago, y no lo bautiza creyendo que era el descubierto por Viedma. Finalmente en 1877 sería denominado Argentino, por la expedición del perito Moreno y Carlos Moyano (3).

El ahora teniente de navío Moyano (4) en 1883, desde la ahora Subprefectura de la isla Pavón, inicia un viaje que lo llevará hasta Río Turbio y los lagos de Última Esperanza. El motivo de la expedición era el apoyo a la tesis argentina de soberanía de esa zona.

La expedición estuvo constituida por 14 personas, 60 caballos, 30 perros de caza, y un bote que se armaba con cueros de buey. Lo acompañaba el teniente de fragata Teófilo de Loqui. Llegaron a Río Gallegos, recorrieron Güer-Aike y el río Gallegos Chico.

Además del relato de las aventuras extraordinarias que viven, Moyano anota en la crónica del viaje datos geográficos y descriptivos de la región, entre los cuales delata la presencia en la zona de turba y carbón.

En su expedición llega a lo que es el actual valle del río Turbio, pasa al seno de Última Esperanza y regresando por el valle del Turbio arriba hasta el lago Argentino, al cual lo recorre en forma completa, y dando por finalizada la tarea regresa a Puerto Santa Cruz.

Como vemos a través de los relatos, el establecimiento fundado por Luis Piedrabuena en la isla Pavón, en la desembocadura del río Santa Cruz, fue la base de las expediciones y avanzada de la defensa de nuestra soberanía sobre la región patagónica. Nunca podrá ponerse demasiado énfasis en recordar lo que los argentinos le debemos a ese gran marino y patriota que fue don Luis Piedrabuena.

### Teniente de navío Agustín del Castillo

El teniente Del Castillo es a quien debemos atribuirle oficialmente el descubrimiento del yacimiento de Río Turbio. Este oficial es uno de los miembros de la primera promoción de la Escuela Naval Militar, y como dato anecdótico podemos agregar que siendo teniente de fragata fue presidente del Centro Naval.

Del Castillo realizó dos viajes a la zona, uno en 1887 y el otro en 1888.

**Primera expedición, 1887:** El motivo real de su presencia en Río Gallegos era una misión hidrográfica de la Armada. Eventos fuera de su control hicieron que estuviera paralizado cinco meses esperando los elementos necesarios. Es así que decide durante esta involuntaria espera por su cuenta realizar la primera expedición hacia la cordillera. Como referencia para ese viaje utiliza los informes de la expedición del capitán Moyano.

Del Castillo y Moyano consideraban que la soberanía de la Republica Argentina se extendía hasta el seno de Última Esperanza.

(2)  
*Gardiner era un empleado de Piedrabuena que había estado a cargo de la explotación de caza marina en la Isla de los Estados.*

(3)  
*El capitán Moyano en 1877 se incorpora como cartógrafo y topógrafo a la expedición de Francisco Moreno y durante 4 meses remonta el río Santa Cruz, bautizan el lago Argentino, visitan el lago Viedma, dan nombre al cerro Fitz Roy y descubren el lago San Martín.*

(4)  
*En 1878, ascendido a teniente de Marina, explora junto a Ramón Lista el río Chico hasta sus fuentes, descubriendo el lago Quiroga. Ese año se crea la Subdelegación de Santa Cruz en el Establecimiento de la isla Pavón de Piedrabuena. Moyano es nombrado subdelegado a los 24 años de edad.*



Luis Piedrabuena.



Ramón Lista.



Teniente de navío Agustín del Castillo.

El teniente Del Castillo realiza este primer viaje a caballo a la zona de Río Turbio con la ayuda de Nicolás Dávila, de la compañía minera La Fortuna, quien en viaje comercial desde cabo Vírgenes se dirigía hacia el lago Argentino. Del Castillo quería hacer el viaje al seno de Última Esperanza y no al lago Argentino, pero no disponía los medios económicos para afrontarlos, de modo que le pide a Dávila que lo lleve como uno más.

Dávila simpatiza con este marino de espíritu aventurero y le ofrece un lugar en su viaje, partiendo juntos rumbo al oeste franqueando el río Gallegos, llegando hasta Los Morros. La expedición estaba constituida por nueve personas, 40 caballos y elementos, además de los consabidos perros de caza.

Durante el tiempo que anduvieron juntos vivieron inclusive en una toldería tehuelche donde hicieron amistad con el cacique, quien los cobijó en su comunidad y ayudó a continuar, recogiendo Del Castillo interesantísimas anécdotas sobre la vida de esta tribu.

El 4 de febrero deciden separar la expedición: Dávila continuaría hacia el lago Argentino y Del Castillo hacia la zona de Río Turbio. Dávila, con quien ya había cultivado una gran amistad, le cede dos peones, doce caballos, un perro y una carpa. Se despiden emotivamente y Del Castillo continúa su viaje hacia el oeste.

El 10 de febrero se encuentra con Williams Greenwood, quien hacía 7 años que no salía de la zona de Río Turbio, y después de dos días de compartir experiencias y relatos, el inglés decide ir en busca de Francisco Poivre para ayudar a la expedición de Del Castillo.

El oficial naval encuentra en su incursión un valle suave y extenso que se extendía de este a oeste, con un fino chorrillo que corría por su centro. A ese hermoso valle lo denominó Valle Guerrico (actual zona de Cancha Carrera) y a la serranía que se extendía hacia el sur, Monte Falcón.

Luego de realizar algunos cateos, encontró repetidos vestigios de carbón, lo que le hizo suponer que en las proximidades habría algún yacimiento. Durante varios días se dedicó a determinar la dirección que seguían los vestigios y halló que se dirigían al este-sudeste, en igual sentido que los cerros. El mismo día cambió la ubicación del campamento aproximándolo al escenario de sus comprobaciones y ubicándolo sobre un arroyo que también denominó Guerrico actualmente arroyo Guillermo. Ese día no pudo satisfacer su curiosidad. Remontó el arroyo mientras le fue posible hacerlo a caballo y luego continuó a pie, hasta ascender a lo alto de una quebrada en que las piedras sueltas no le permitieron proseguir. Allí, antes de retroceder, dejó grabados sobre un barranco su nombre y esta fecha: 22 de febrero de 1887.

Cada año se recuerda esta fecha como el Día del Descubrimiento del Carbón en la zona minera de Río Turbio. Un día después dio el nombre al yacimiento de Mina Delfina, y más tarde descubre otra importante veta, a la cual denomina Mina Atalina.

Luego continuó hacia el oeste con Greenwood y Poivre pasando por el valle San José, llegando el 3 de marzo a las aguas del Pacífico. El 5 de marzo iza la Bandera a Argentina y según su propio informe: *"Izo en lo alto de un farallón de piedra que mira hacia el oeste, la Bandera de la República Argentina, dejando en la parte del farallón que se extiende hacia el norte magnético hasta tocar la segunda Bahía la siguiente inscripción con pintura roja sobre la piedra bruta: República Argentina, marzo 5 de 1887, para que conste se firma F.P.A. Del Castillo, Francisco Poivre, Williams Greenwood"*.

Esta acta firmada fue puesta en una botella y enterrada en el mismo lugar. Luego dirigiéndose a sus dos amigos les dice: *"La Inglaterra y la Francia tienen muchas glorias para que con este pequeño acto que ejerzo en honor de mi patria, un francés y un inglés puedan sentirse celosos"*.

En su viaje estudió los cursos de agua que nacen en el lago Argentino y van hacia el sur con el fin de detectar si llegaban hasta la zona del Payne y si había comunicación entre ambos sistemas lacustres.

Ya de regreso y después de varios días de descanso en Los Morros —zona de Río Turbio— Agustín del Castillo propuso a Williams Greenwood y Francisco Poivre verificar la posibilidad de navegar el río Gallegos, con miras a que esa vía acuática pudiera ser en el futuro una red de transporte, cuando se decidiera la explotación del carbón en el yacimiento que acababa de descubrir. Aquéllos se entusiasmaron y construyeron con madera de la zona, tientos de guanaco y puma un bote de ocho pies de eslora y cuatro y medio de manga, calafateado con grasa de avestruz. El barco fue bautizado *I Remember*, usando sangre para pintar el nombre en el costado, a falta de pintura.

Así, después de una penosa travesía de 15 días (debemos pensar que el río es prácticamente intransitable en muchas zonas), llegaron a Güer-Aike muy cerca de la costa Atlántica con el bote destrozado. Esto es la desembocadura del río Gallegos en la ría que lleva su nombre.

El 29 de marzo concluye su primera expedición, llevando consigo el descubrimiento de un manto carbonífero en la sierra Dorotea y a sus dos amigos, primeros pobladores del Turbio.

**Segunda expedición, año 1888:** Ese año realiza una nueva expedición en carreta a la zona de Río Turbio, ahora sí con el apoyo de la Armada y del Instituto Geográfico. A su finalización viaja a Buenos Aires, donde es invitado por el Instituto Geográfico Argentino, para que en reunión de la Junta Directiva diera cuenta de su misión, efectuando en esa oportunidad una brillante descripción del viaje, trazando un croquis con la región visitada. Allí mismo la Junta Directiva resolvió que Del Castillo hiciera conocer los resultados de su expedición en una conferencia pública cuya fecha debía coincidir con el décimo Aniversario del Instituto, o sea el 27 de mayo de 1889.

Es de lamentar que el 22 de enero de ese año fallece en Buenos Aires, víctima de una apoplejía pulmonar, producto de su estancia en la zona precordillerana. Tenía sólo 34 años.

### Otras expediciones

Con posterioridad al viaje de Agustín del Castillo, en el año 1893, visita la zona de Río Turbio el geólogo Alcides Mercerat, quien, con mayores medios económicos y materiales que aquél, realizó una muy extensa exploración de carácter científico en el interior de Santa Cruz, recorriéndola en todos los sentidos, así como gran parte de la zona de Magallanes. Embarcó en el transporte *Ushuaia* de la Armada con rumbo a la ría de Santa Cruz, Subprefectura Pavón, desde donde inició la travesía de la expedición que finaliza en Punta Arenas, donde se embarca en el buque Sorata con destino a Buenos Aires y con un amplio estudio sobre la zona.

Entre 1895 y 1897, una expedición sueca proveniente de Punta Arenas recorrió y estudió la zona. Formaba parte de dicha expedición el explorador noruego Otto Nodenskjold, quien sería rescatado de la Antártida, años más tarde, por la tripulación de la corbeta *Uruguay*.

En 1898 el Departamento de Geología del Museo de La Plata elabora un completo informe desde el lago Argentino hasta el seno de Última Esperanza. Después de esto hay un silencio histórico hasta la expedición del Dr. Windhausen en 1921 quien menciona en sus informes acerca de la presencia en el valle del río Turbio de un manto de lignito de buena calidad.

Mientras tanto, en el seno de Última Esperanza en 1911 el presidente chileno Barros Lu-



General Edelmiro Mayer.

co decreta el acta fundacional de Puerto Natales, siendo sus primeros pobladores y fundadores el capitán Hermann Eberhardt y su primo Ernesto Von Heinz.

Irónicamente Heinz era uno de los colonizadores a quien el general Mayer, gobernador de Santa Cruz, le había adjudicado tierras en Río Turbio, las cuales no pudo colonizar por los innumerables problemas para legalizar los títulos de propiedad.

La vida del general Mayer sería motivo de otro artículo, pero a los fines de este tema digamos que el tercer gobernador de Santa Cruz fue un formidable propulsor del crecimiento de la provincia a través de la inmigración europea, entregando tierra a los colonizadores, hecho que luego sería desconocido por el gobierno nacional. En 1894 informa Mayer que Santa Cruz tiene 1.114 habitantes blancos y 640 indios. Al igual que lo hiciera Lista, promueve un puerto franco para competir con Punta Arenas.

También denuncia que la gigantesca concesión de un millón de hectáreas de tierras en Santa Cruz y Chubut otorgada por el presidente Carlos Pellegrini mediante ley 3053 a Adolf Grünbein impide el desarrollo territorial.

La muerte de Mayer, en 1897, dejó sin apoyo a los colonizadores por él traídos, que perdieron las tierras, entre ellos el capitán mercante Eberhardt, Ernesto Von Heinz y Meyer, fundador de Rospentek.

Hay que tener en cuenta que a partir de 1904 el gobierno chileno comenzó a vender las tierras a los colonizadores.

En 1921 fue la huelga de los peones de las estancias de Santa Cruz que finalizó en la zona de Río Turbio en los penosos hechos de Punta Alta (hoy estancia Santa Ana).

Eso motivó la presencia de las primeras autoridades policiales asentadas en la zona, quienes en su mayoría fueron ex gendarmes del cuerpo de caballería que acompañó al teniente coronel Varela durante la represión de la huelga. Estos nuevos policías calefaccionaban su cuartel con el carbón que afloraba en lo que es la actual Villa Minera.

### Teniente de navío Juan Manuel Gregores e inicio de la explotación minera



Teniente de navío  
Juan Manuel Gregores.

Si bien nació en Buenos Aires el 2 de mayo de 1893, a los quince años emprende un viaje por la Patagonia a bordo del transporte *Piedrabuena*. Ahí es cuando siente un fuerte vínculo con esa desolada tierra y con la vida de marino, y decide ingresar a la Escuela Naval, egresando con la promoción 13, y se especializa en comunicaciones, siendo enviado en 1919 por tres años a estudiar en el ejército francés.

Fue jefe del Servicio de Comunicaciones de la Armada y en 1931 se retira con el grado de teniente de navío y se va a vivir al campo en Cipolletti, provincia de Río Negro.

Desde 1932 hasta 1945 fue gobernador de Santa Cruz, siendo recordado como el más progresista de su historia. En 1939, al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, Gregores se preocupó de la política energética e interesa a las autoridades nacionales a aprovechar el carbón de Río Turbio.

Finalmente, en 1943, consigue que Yacimientos Petrolíferos Fiscales envíe una comisión de trabajo al Turbio. La dotación total del Yacimiento Río Turbio en el año 1943 era de 120 hombres, conducidos por quien fue su primer jefe, el ingeniero Horacio Giráldez.

Esta comisión ese mismo año comenzaba la explotación de carbón y en 1945 se logra con medios absolutamente rudimentarios una producción de 8.000 toneladas.

Si bien desde 1941 existía en YPF la Dirección de Carbón Mineral, estuvo dedicada en esos años a efectuar una prospección de todas las cuencas carboníferas en el país, sin haber iniciado la explotación.

En 1948 la Comisión Naval Argentina en Italia a través de la Direzione del Lavoro en Génova reunió el primer contingente de italianos para trabajar en la mina, rindieron exámenes médicos y de competencia y en abril se embarcaban en el transporte *Río Santa Cruz* con destino a Buenos Aires. Desde esta ciudad en aviones militares fueron llevados a Río Gallegos y luego en camión a Río Turbio.

El primer cargamento de carbón con destino a Buenos Aires se realizó en el buque *Santa María de Luján*, propiedad de Perez Companc S.A., el cual desembarcó en Dársena E del puerto de Buenos Aires las primeras 1.800 toneladas. Estaba presente el director de Combustibles Sólidos de Yacimientos Carboníferos Fiscales, contraalmirante Bautista Frola.

El primer campamento de explotación en Río Turbio (campamento Central) se denominó Marina en reconocimiento a las tareas de la Armada y de la Marina Mercante en el desarrollo del proyecto minero. Sobre el campamento Marina se fundó el 24 de enero de 1949 la Villa Minera.

Finalmente el 6 de agosto de 1958 por decreto 3686 se crea la nueva empresa del estado Yacimientos Carboníferos Fiscales sobre la base de Combustibles Sólidos (ENDE)



Campamento Marina, 1946.

## El puerto y los barcos

En 1950 todo el material para la construcción del ferrocarril que era necesario para acarrear el carbón desde Río Turbio hasta el puerto de Río Gallegos fue transportado por el *Bahía Aguirre* del entonces Comando de Transportes Navales, y en los Talleres de la Base Naval de Puerto Belgrano se prepararon los durmientes, rieles, postes telegráficos, etc. Se aprovecharon rieles del Ministerio de Marina que había en Tierra del Fuego y Madryn. Asimismo los primeros vagones fueron cedidos por la Armada dado que estaban en Puerto Belgrano en desuso y habían sido utilizados para la carga de los antiguos buques carboneros superados luego por los barcos que utilizaban fuel oil para sus calderas y gas oil para los motores.



El tren.

En seis meses de descargaron 50.000 toneladas de materiales sin que existieran instalaciones portuarias en Río Gallegos todo a chata y remolcado.

Esta obra de titanes nos asombra cuando vemos que se construye el ferrocarril en un año soportando las peores nevadas de la década.

Era necesaria la construcción de un puerto carbonero a fin de poder movilizar la producción y a tal efecto la Dirección de Construcciones Portuarias y vías navegables desechó Punta Loyola (en la boca de la ría de Gallegos) por ser necesarios 30 km más de ferrocarril y se decidió por Río Gallegos, lo cual luego demostró ser un error dado que era necesario varar para poder cargar, limitando tanto el tipo de buque operable y la capacidad de carga.

El 6 de agosto de 1952 se entrega la obra consistente en un muelle de madera, dos duques de alba, cintas de carga y brazos de carga de mineral.

El primer buque en operar fue el BDT Nro 3 de la División Transportes Navales al mando del capitán de ultramar Pereyra, que cargó 2.000 toneladas de carbón. Consecutivamente operaron el *Tajamar* y el *Navegar*.



BDT varados en Río Gallegos.



Chapas usadas para descargar.



Buque operando en el muelle El Turbio.



Buque *Santa Cruz*.



Buque *Ceibo*.



Buque *Yaham*.

A partir de ese momento, los buques de Transportes Navales en línea regular al sur completaban su flete de regreso con carbón, al igual que el resto de las líneas que operaban comercialmente.

En 1950 Combustibles Sólidos (ENDE) decide la formación de la flota con la incorporación de sus dos primeros buques. Eran dos BDT (Buque de Desembarco de Tanques) comprados por el gobierno nacional como rezago de la Segunda Guerra Mundial y modificados soldando las compuertas de proa y adecuándolos para cargar carbón. Lo más importante en la decisión de usar estos buques era que habían sido construidos para varar y ya habían demostrado su capacidad para hacerlo en las pedregosas playas de Río Gallegos.

Estos buques fueron el BDT 9 *Teniente de Navío Del Castillo* al comando del capitán de ultramar Pedro Juan y el BDT 8 *Río Turbio* al comando del capitán de ultramar Eugenio Spinelli; además se incorporó a la flota el remolcador *Enrique* de construcción inglesa con máquinas alternativas a vapor alimentadas por el carbón de Río Turbio; este barco navegó hasta 1983 y el día de hoy se lo puede ver abandonado en la ría de Gallegos como mudo testigo de la historia marítima de abandono. Ésa fue la primera flota carbonera. También se chartearon los buques *Punta Indio* y *Mar del Norte* de Rubinstein y de la Naviera, respectivamente.

Luego, bajo el control del capitán Juan, se construyeron en los astilleros nacionales ASTARSA los buques *Santa Cruz* en 1968 (con 120 metros de eslora cargaba 9.200 toneladas de carbón y era apto para varar) y *Ceibo* en 1970 (con 114 metros de eslora cargaba 5.500 toneladas de carbón, apto para varar). Se compró también el *Yaham*, buque de construcción japonesa (construido en 1960 tenía 117 metros de eslora y cargaba 8.700 toneladas de carbón, si bien no había sido construido para varar, su excelente casco lo permitía).

Por su parte, el entonces Comando de Transportes Navales afectó los buques *Cabo San Pío*, *Cabo San Bartolomé*, *Cabo San Isidro*, *Cabo San Francisco de Paula*, *Cabo San Diego*, *Cabo San Vicente* y *Cabo San Pablo* a la línea denominada Bote, que era la línea del servicio que recorría los puertos del sur y regresaba con carbón desde Río Gallegos. Estos buques eran gemelos del *Teniente Del Castillo* y del *Río Turbio*.

La flota de YCF operó hasta 1988, año en el que fue trasladada al Servicio de Transportes Navales. La Armada cambió los nombres de los buques, al *Santa Cruz* se lo denominó *Río Gallegos*; al *Ceibo*, *Capitán Panigadi* y al *Yaham*, *San Nicolás*.

El *Santa Cruz* fue sometido a una reconstrucción en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Durante 1983 se efectuó la primera exportación de carbón con destino a Dinamarca, usando un buque tipo Panamax, charteado por YCF, que fue cargado en Punta Quilla Santa Cruz. En el top off se incluyó el trabajo del *Yaham*, *Ceibo*, *Punta Indio* y remolcador *Enrique*.

Para evitar el retorno vacío se cargó en Polonia coque para SOMISA. Ese mismo año, en la idea de desburocratizar la empresa, se trasladó la gerencia marítima a Río Gallegos como avance de lo que se iba a convertir en una mudanza de la Administración de YCF de Buenos Aires a Santa Cruz.



Los Astra.

Entre 1996 y 1997 Transportes Navales radió los ex buques de YCF, quedando únicamente en el tráfico los costa Sur y los dos Astra, el *Astra Federico* y el *Astra Diego*, que son dos bulkcarriers construidos en el país con los fondos de la marina mercante y cedidos desde 1992 a la Armada. Poseen 178 metros de eslora y una capacidad aproximada de carga superior a unas 25.000 toneladas cada uno.

La actualidad: La última obra de envergadura fue el puerto de Punta Loyola, muelle carbonero-petrolero. Se construyó entre 1981 y 1983.



Constituye un diseño optimizado para la operación de grandes buques carboneros de hasta 62.700 toneladas de porte bruto, y petroleros de hasta 38.000 con esloras de hasta 224 metros.

Lamentablemente, luego de equivocadas políticas durante los últimos años, la producción de la mina llegó a su punto más bajo, iniciándose recién ahora un nuevo camino de producción.

El ferrocarril está en un estado precario, y únicamente la obra del puerto está en condiciones operativas en función de que el nuevo Puerto de Loyola fue construido en 1982.

Ya no hay flota argentina para transportar el carbón más allá de los antiguos Costa Sur, los cuales son poco económicos para ese uso, y los dos Astra, que necesitan una fuerte inversión económica para poder operar nuevamente.

Es de esperar que políticas de gobierno adecuadas reviertan esta situación, en estos momentos de grave crisis energética para el país. ■



Puerto de Punta Loyola.



## 45 años en la formación de profesionales cuya verdadera vocación es el servicio.

NUESTRA BASE: los valores	NUESTRO FOCO: la tecnología	NUESTRA CONTRIBUCIÓN: la innovación
<p>En el ITBA promovemos la excelencia académica en nuestros alumnos y la convicción en los siguientes valores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respeto por la persona</li> <li>- Respeto por la ley</li> <li>- Respeto por la verdad y la palabra empeñada</li> <li>- Asunción de la responsabilidad por los actos propios</li> </ul>	<p>En el ITBA entendemos a la tecnología como la capacidad humana de transformar los conocimientos en realidades. Toda nuestra propuesta académica tiene un enfoque altamente tecnológico.</p> <p><b>Escuela de Administración &amp; Tecnología</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Licenciatura en Administración y Sistemas</li> </ul> <p><b>Escuela de Ingeniería</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería Electrónica</li> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería Mecánica</li> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería Industrial</li> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería en Petróleo</li> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería en Informática</li> <li style="width: 50%;">○ Ingeniería Química</li> </ul>	<p>En el ITBA creemos que nuestro mayor aporte a la sociedad son nuestros más de 4.400 graduados. Además, realizamos investigación aplicada y desarrollos para empresas e instituciones contribuyendo así al crecimiento del país, principalmente en las siguientes áreas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestión tecnológica</li> <li>- Ingeniería de la Información y Automatización</li> <li>- Energía y Medio Ambiente</li> <li>- Ingeniería en la Salud.</li> </ul>
	<p><b>Escuela de Postgrado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestión de la Tecnología</li> <li>○ Tecnología, Economía y Regulación de la Infraestructura</li> <li>○ Especialidades Tecnológicas</li> </ul>	<p><b>División de Educación Continua</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestión de la Calidad,</li> <li>○ Manufactura y Logística,</li> <li>○ Petróleo, Gas y Energía,</li> <li>○ Tecnología Informática, entre otros.</li> </ul>

Av. Eduardo Madero 399 (esq. Corrientes) - Ciudad de Buenos Aires  
4314-7778 int. 4 o 223 - desde el interior: 0800-444-4822  
[informes@itba.edu.ar](mailto:informes@itba.edu.ar)

www.itba.edu.ar



INSTITUTO TECNOLÓGICO DE BUENOS AIRES  
UNIVERSIDAD PRIVADA

Valores • Tecnología • Innovación